

La meva intenció avui aquí és comentar-los els objectius que Barcelona té plantejats pels propers anys, és a dir, el que jo he descrit com l'agenda de la propera dècada. I és que, després d'una dècada que ens ha dut a grans fites, però també a plantejar-nos grans interrogants, a la segona dècada d'aquest mil·lenni, la ciutat de Barcelona i la seva Àrea metropolitana tenen l'obligació i el repte, i dit de passada també crec que el plaer, de poder respondre a molts d'aquests interrogants.

Aquesta agenda de Barcelona ve carregada d'ambició, una condició absolutament imprescindible en aquests moments i que comporta molta autoexigència i, per tant, una actitud totalment diferent a la inèrcia amb què s'actuava en el passat. Crec que és una agenda que se sosté en grans realitats que sí que hem assolit i que, a la vegada i a partir d'aquestes realitats assolides, marca noves fites, nous escenaris i una exigència renovada. Si en passar d'aquesta primera dècada a la segona, aquest pas hagués anat lligat al creixement econòmic, això hauria pogut comportar que eternitzéssim els errors i no haguéssim reflexionat prou. I és que, a vegades, el creixement econòmic, que té efectes tan positius per a la societat, pot tenir algun efecte negatiu com el d'ara acomodar-se i, per tant, fer que la inèrcia passi davant de l'exigència d'arribar a l'excel·lència. No obstant, hem acabat aquesta primera dècada amb un senyal inequívoc segons el qual moltes coses han de canviar i que ens convida a reflexionar. Crec que aquesta reflexió hauria estat necessària igualment, però ara ens hi obliga el moment present. Jo sempre dic "les crisis... Home! molts avantatges no tenen..." i, fins i tot, hi ha manuals sobre "la crisi com a oportunitat". I, efectivament, la crisi és una oportunitat si la sabem aprofitar i això vol dir que ens hem de plantejar noves fites. La crisi, en aquests moments, ens marca el ritme, és el principal objectiu a superar i no la superarem si no ens plantejem horitzons de mitjà i llarg termini. En moments com els actuals, ens podem trobar amb allò que jo anomeno "culte al presentisme", és a dir, s'actua com si no es pogués planificar ni proposar res de cara al futur perquè la crisi ho impedeix. Jo afirmo tot el contrari, és cert que la crisi comporta una gestió del dia a dia, però més que mai implica i exigeix planificar, projectar i ambicionar nous escenaris, perquè són aquells que ens començaran a marcar quines línies d'actuació hem d'emprendre ara i a les quals hem de donar sentit i coherència.

Per tot això, voldria expressar-los els objectius que em sembla que Barcelona, la gran Barcelona, hauria de plantejar-se per encarar la crisi. En aquests moments, al Parlament de Catalunya, s'hi discuteix una llei que ha de donar més governabilitat i més coherència a l'Àrea metropolitana de Barcelona. He pogut comprovar personalment que aquesta iniciativa ha rebut una acollida més aviat positiva per part de la comissió que la discuteix i el meu desig és que s'aprovi per unanimitat. Això seria un senyal que Catalunya entén que necessita, per a la seva força com a país, una Àrea metropolitana ben vertebrada i el seu gran pol demogràfic, social i econòmic amb un govern més fort.

Per tal de concretar els objectius a què m'he referit, els puc dir, en primer lloc, que és prioritari no renunciar a ser el motor econòmic del sud d'Europa. Barcelona és una ciutat agradable, que té un patrimoni i una climatologia excepcionals. Això la converteix en un magnífic escenari potencial de ciutat agradable limitada a fer convencions empresarials... Ara bé, aquesta seria una nova deriva inercial i representaria un greu error. No és el camí que hem d'emprendre, jo crec que Barcelona ha de ser motor econòmic, base de l'economia productiva, fidel a la seva tradició industrial i productiva. Aquest, doncs, és el primer gran objectiu sense el qual molts dels altres objectius que plantejo no es podrien realitzar, formarien part d'una retòrica buida.

El segon objectiu és que Barcelona i la seva àrea no renunciïn al seu impuls transformador. Sovint hem viscut onades de transformació; en vam viure una durant el període previ als Jocs Olímpics, per exemple. En aquests moments, la capacitat de transformació que l'Àrea metropolitana ha de viure els propers anys és igual i, fins i tot superior, a l'onada de transformació prèvia als Jocs Olímpics. I si bé és cert que som una ciutat que no creixem en extensió com a municipi, sí que ho fem en tant que Àrea metropolitana. Així doncs, hem de seguir creixent i ho hem de fer de manera planificada i ordenada i, per això, hem de tenir un pla territorial metropolità. Aquest és fonamental, com també ho són les planificacions de les infraestructures de connectivitat. Som una ciutat que sempre ens hem d'anar regenerant.

Quant al tercer gran objectiu: una ciutat només és ciutat si manté un projecte unitari, si manté cohesió social. D'aquí a deu anys, hauríem de ser capaços de dir que som una sola ciutat i no una multiplicitat de ciutats en un mateix indret i, per tant, de mantenir, en una societat diversa, una cohesió social i també una cohesió territorial. Recentment, hem unit Llefià amb La Salut, amb Gorg i amb Bon Pastor. Això vol dir treballar per a la cohesió social, perquè la gent tingui oportunitats per desenvolupar-se i vol dir relligar territoris. Vol dir que Bon Pastor no és un món apart de Barcelona, vol dir que forma part d'aquesta ciutat, vol dir també que Llefià no és un barri al qual no s'hi va mai, sinó que és un node de la xarxa.

Encara hi ha un quart objectiu que podríem encabir en el terme tan ampli de "sostenibilitat". Jo em decanto més per definir-lo amb aquests termes: tenim una ciutat i una Àrea metropolitana que són responsables del seu entorn, de la seva petjada en l'entorn i, a la vegada, són també responsables del futur; responsables amb l'entorn, amb els altres i amb el futur, així doncs. Aquest fet es pot defensar des de molts àmbits, també des de l'àmbit econòmic; les ciutats que seran atractives per a la nova economia

són ciutats que han de ser responsables amb l'entorn. Ser responsable amb l'entorn també és font d'innovació, de creativitat; és aplicar els sistemes més eficients per seguir fent el mateix.

Un altre aspecte a considerar, el cinquè, és el de les capitalitats. Barcelona ha de reforçar la seva capitalitat. I l'hem de reforçar no des de la retòrica, sinó des dels fets; especialment, hem de reforçar la nostra centralitat en una Euroregió que és motor econòmic, àmbit central del sud d'Europa i, per tant, hem de ser capital d'una Euroregió que es pot dir que va des de Lió fins a València. Així doncs, Barcelona ha de ser el centre a partir del qual més de vint milions d'uropeus surtin cap al món. Si s'assolís aquest objectiu, ens trobaríem davant el naixement de la capitalitat mediterrània, amb quaranta-tres estats al darrere. Aquesta, però, és una capitalitat que l'han de construir els estats, que l'han de construir les regions, les ciutats, les cambres de comerç, els sindicats, la ciutadania... Som tot just a l'inici d'aquest procés, però hem de pensar-hi a l'hora de prendre decisions en qüestions d'infraestructures per al futur de la ciutat i de la Mediterrània. Cal estar molt al cas de si la Unió per la Mediterrània pot començar a generar projectes, no fos cas que empreses d'altres països s'ho emportessin tot. Barcelona serà la seu de la Unió per la Mediterrània. Ara bé, hem d'evitar que en sigui la seu teòrica, la seu oficial on ens limitariem a tenir un secretari i prou, sinó que vull que sigui allà on es discuteixin, allà on s'elaboren, allà on s'impulsen els projectes que la Mediterrània necessita en molts àmbits diferents. I això depèn de nosaltres, de l'interès amb el qual seguim els projectes i del grau de credibilitat que li donem a aquest projecte.

L'altra línia fonamental és el nostre factor humà, el capital humà, la nostra gent i, per tant, la formació de la nostra gent. Vam presentar no fa gaire una guia per la formació professional que pretén respondre a la manca de tècnics ben formats en determinats nivells. En tots i cada un dels nivells de la formació, Barcelona i la seva àrea –Barcelona ho té clar i, en canvi, és un dels eixos que haurem de treballar molt en les polítiques metropolitanes-, han d'apostar per la formació del seu capital i, en aquest sentit, ens trobem davant un gran repte o més aviat davant un dels punts més aviat febles que hem de saber convertir en un dels nostres punts forts.

Per resumir, i al meu parer, Barcelona és més potent si aposta més pels seus barris i és més potent si mira més enllà, és a dir, cap a l'Àrea Metropolitana i, endins, cap als barris. És allà on ens juguem la cohesió, la convivència i, per tant, la possibilitat de generar un sol projecte de ciutat. I després hi ha la Barcelona gran, a vegades Barcelona és massa petita per algunes funcions i és massa gran per d'altres, per això, hem de saber donar respostes en tots i cada un dels nivells.

Tots aquests trets requereixen una altra gran estratègia: les noves connectivitats. Barcelona per tal d'arribar a ser motor econòmic, tenir impuls transformador, generar cohesió social i territorial, ser més responsable amb l'entorn, enfortir la seva capitalitat i enfortir també el capital humà, per tal d'abordar la Barcelona metropolitana i la dels barris, necessita, i això és la tesi bàsica, més i millors infraestructures. Si volem mantenir la qualitat de vida dels nostres ciutadans, necessitem més i millors infraestructures. A vegades, hi ha un cert corrent en un determinat sector de la societat que mira les infraestructures amb molts recels, com si fos alguna cosa que va contra tots aquells principis a què m'he referit. Res de tot això, les infraestructures són una peça, no única, però sí molt bàsica, a l'hora d'aconseguir aquests objectius. Això sí, hem de fer les infraestructures a partir del debat social i econòmic que crec que institucions com aquest Cercle han d'impulsar. És cert que ens trobem en plena crisi econòmica, malgrat la crisi, però, faig una avaluació positiva segons la qual, en aquests punts a què m'he referit, hem avançat. Cal, però, mantenir l'impuls de les nostres infraestructures, crec que haurem de debatre i haurem de pensar com seguir i mantenir l'impuls de generació de les infraestructures que necessitem en un entorn de crisi i sobretot de la postcrisi, d'aquell període que ve després d'una crisi en el qual quedarem molt afeblits. Com a alcalde i com a president de l'Àrea Metropolitana, no descansaré fins a mantenir i engrandir aquest impuls. I aquí hi ha, justament, un dels reptes, com fer-ho per mantenir un impuls de transformació i d'aposta i, alhora, combinar-ho amb la gestió d'allò que quedarà després de la crisi.

Els darrers anys, hem passat de tenir molts dubtes i debats a tenir moltes certeses. Som una ciutat que ha inaugurat una magnífica nova terminal i que, pocs mesos abans, havia inaugurat ampliacions de línies de metro –i aquest cap de setmana n'ha inaugurat més d'una altra línia-, que té un port com el que té... Per tant, es pot dir que hem dut a terme actuacions substancials per a la ciutat. Per això, vull fer constar, també per animar-nos, que si bé és cert que no sempre s'ha fet a la velocitat que calia, al final, hem anat assolint fites importants. Per exemple, si ara fa tres anys, m'haguessin dit que, d'aquí a pocs mesos, posaríem la primera pedra de l'estació de la Sagrera, no m'ho hauria cregut. Els ben asseguro que fa tres anys aquest era un gran objectiu, però, com a alcalde, m'ha fet patir, treballar i lluitar molt. Ara, amb el tema del tren d'Alta Velocitat, anem ben encaminats i crec que estem desenvolupant les infraestructures que requerim com a ciutat.

Precisament, aquesta és una de les connectivitats que els volia comentar. A l'Estat espanyol, l'Alta Velocitat comença a ser una realitat i els vull expressar la satisfacció que això em produeix, no ha estat fàcil tirar endavant l'estació intermodal ferroviària més important que hi haurà a Europa, ha estat un dels projectes, en termes generals de xarxa ferroviària, més importants en termes urbans i més significatius, perquè implica el ple desenvolupament del nord de la nostra ciutat, és el gran símbol que

aquell vell projecte de les noves centralitats efectivament es desplega a Barcelona. L'estació de la Sagrera, però, no seria possible sense un túnel que enllacés Sants amb la Sagrera. Aquest tema l'he hagut de discutir amb més d'un ministre de Foment, especialment amb una. Efectivament, sense la batalla pel túnel de l'Eixample ara no seríem a punt de posar la primera pedra de l'estació de la Sagrera. Com a ciutat i com a país, quan un vol una cosa, cal estar disposat a assumir justament els esforços que requereixen determinats objectius. No és des de la cultura de la comoditat, de la no transformació, com una societat, un país i una ciutat assoleixen objectius ambiciosos. Per tant, en aquesta qüestió, no s'hi valen les retòriques, hem d'estar disposats a assumir els costos que comporten les transformacions. Podem dir, però, que aquest tema el tenim ben encarrilat de Montcada fins a Trinitat i tenim Trinitat fins al Clot en transformació i, en poques setmanes, iniciarem les obres de l'estació de la Sagrera. Aquesta serà una fita important que marcarà una nova època a la ciutat i és que, al meu parer, les infraestructures han d'estar al servei de la ciutat.

Voldria ara fer esment al Corredor mediterrani. Em centro sobretot en un tram d'aquest Corredor. Hi ha 150 quilòmetres que necessitem que l'Estat francès impulsi i acabi la connexió que permeti que els nostres trens d'Alta Velocitat es puguin connectar amb el cor d'Europa, amb el nord i el centre d'Europa, amb eficàcia. Per això, hem creat un lobby d'alcaldes que parlem un mateix llenguatge i defensem aquest projecte; alcaldes catalans i alcaldes francesos que hem fet les mateixes esmenes, les mateixes propostes, justament per incidir en un debat que també és el nostre. Més enllà de les declaracions dels estats que han expressat la necessitat de fer aquest projecte, els convido a seguir el desenvolupament d'aquests 150 quilòmetres molt atentament; el seu ritme, el seu finançament... No descarto que nosaltres no ens haguem d'implicar en el desenvolupament d'unes determinades infraestructures. Crec que és important que estiguem molt atents a aquest debat, ens hi juguem molt i hem anat fent els deures per no perdre aquesta oportunitat, potser amb retard, però ara estem fent vies de ferrocarril que ens porten a Figueres i que, per tant, ens porten a Perpinyà. En definitiva, necessitem vertebrar. Sóc també conscient que tenim grans reptes respecte el sud i sé que hem de donar suport a tot el Corredor mediterrani, però també hi ha objectius concrets sobre els quals hauríem d'incidir, jo com a alcalde hi incideixo, però els demano que s'interessin per aquests 150 quilòmetres més enllà dels Pirineus. Perquè ens hi juguem molt també en això. No entenc perquè aquest corredor no va ser declarat prioritari a Europa i també els he de dir que no és fàcil que ara sigui declarat prioritari, perquè Europa té molts eixos i temes a decidir. Per tant, haurem de lluitar molt perquè el sud d'Europa sigui tingut en consideració i, per això, celebro el seu esforç, que s'hagi establert la Plataforma de FERRMED i que es vagi a Brussel·les a explicar les nostres raons i els nostres arguments. Però ho adverteixo, no és un objectiu fàcil. Crec que ens haurem de moure activament per aconseguir-ho.

Quant al tema de rodalies, puc dir que, durant molts anys, els meus antecessors i jo fèiem propostes i elaboràvem un pla de rodalies que després donàvem a conèixer a altes institucions. Celebro que el pla de rodalies estigui aprovat i ara s'ha de tirar endavant. Ara ens toca garantir que allò ha costat tant de planificar, estudiar i, finalment, aprovar, es faci. Cal garantir terminis i graus d'execució. Perquè hem trigat molts anys a aconseguir determinats plans. Per exemple, el metro de l'Àrea metropolitana. Ahir es presentava l'avanç del nou Pla director d'infraestructures. Com a alcalde de Barcelona, estic molt content, però sobretot n'estic com a president de l'Àrea metropolitana, perquè veig que aquella dotació de connectivitat que tenim a la ciutat de Barcelona comença a ser una realitat metropolitana o, fins i tot, regional. I això és el que nosaltres necessitem, és imprescindible per tots aquests valors que els deia, és imprescindible que puguem desenvolupar el pla de rodalies i tot allò que preveu el pla director d'infraestructures, de 25.000 milions d'inversió. I aquí és on jo dic que hem d'analitzar com això es tira endavant en un context de sortida de la crisi on queden les factures que han estat imprescindibles per salvar el sistema durant la crisi. Cal subratllar-ho: sense aquestes factures el sistema se n'anava enlaire perquè, en algun d'un cap de setmana del mes d'octubre de 2008, el sistema financer estava a punt del col·lapse i això hi ha gent que ho oblidava i et donen lliçons sobre dèficit i endeutaments. Quedaran factures i endeutaments, malgrat això, haurem de seguir impulsant infraestructures i, a la vegada, anar gestionant les factures de la crisi. Els ho diu l'alcalde de l'ajuntament menys endeutat de les grans ciutats d'Espanya. Però és evident que, dins el panorama general, aquest és un dels temes que impliquen, jo crec, més cooperació público-privada. Hem de trobar el sistema d'enfortir la cooperació público-privada.

I pel que fa als metros, els he de dir que aquest cap de setmana he viscut un moment molt emocionant: havia estat regidor de Sant Andreu i m'estimo molt barris com el Bon Pastor i, quan un barri que no ha tingut mai una estació de metro, finalment en té una, aquesta és una de les coses més emocionants que es poden viure com a alcalde. Baixaven milers de veïns del Bon Pastor a veure-la i aplaudien. Comento aquest fet perquè sàpiguen les característiques més amables de les infraestructures, el valor de dignitat, de cohesió, d'oportunitat que a vegades generen les infraestructures. Vull fer, doncs, un gran elogi de les infraestructures. Vostès aporten el seu coneixement, els seus materials, les seves millors persones, el seu risc, la seva inversió... Com a alcalde, els agraeixo profundament que infraestructures que es veuen en un mapa de manera freda, arribin a representar el que arriben a ser per a milers i milers de persones. Per al seu desenvolupament social, econòmic, per a la seva perspectiva de futur i, finalment, per a la seva dignitat... Per al Bon Pastor, la línia 9 i la 10 són dignitat.

Ara som davant d'un nou PDI que haurem d'analitzar. Pere Macias va tenir força a veure amb el primer PDI del 2001 al 2010. Crec que va ser un esforç important, un esforç que ha generat acció transformadora. I ara tenim un nou PDI al qual dono suport plenament, perquè assumeix allò que nosaltres hem consensuat a la ciutat de Barcelona on hem fet un esforç important de consens entorn de les infraestructures. I el mínim comú denominador, que els he de dir que és molt ampli, són les tesis que hem presentat al govern de l'Estat i al govern de la Generalitat de Catalunya. De manera que, efectivament, nosaltres donem suport a tot allò que el nou PDI estableix. Novament aquest PDI representa un horitzó d'ambició, és un horitzó que haurem de treballar per fer-lo possible. I és que les infraestructures canvien els escenaris de la mobilitat urbana de la nostra ciutat. Per això, vull citar el cas de la reforma de la Diagonal de Barcelona. El debat sobre la Diagonal determinarà allò que volem per al futur. La ciutat i l'Àrea metropolitana avancen a vegades només amb nous serveis i potser no calen grans infraestructures i moltes altres vegades amb noves infraestructures que esdevenen nous serveis. Això ens està canviant el mapa de la mobilitat del present i del futur de la ciutat. Vol dir que el transport públic guanyarà pes en el mapa global dels desplaçaments, el transport públic guanyarà pes, guanyarà percentatge, i Barcelona, sempre que ha guanyat en transport públic o altres alternatives de mobilitat, ha guanyat també pes. Per això, plantegem la reforma del nostre espai públic que és el bé més essencial i més preuat que tenim. No sé si vostès un carrer el consideren una infraestructura. Per a mi com a alcalde, la qualitat de l'espai públic, és la peça més essencial que una ciutat té per aconseguir tots els objectius que els he esmentat. Si Barcelona és reconeguda, és perquè des que s'ha pogut governar amb democràcia, ha apostat de manera molt evident per convertir l'espai públic en un dels nostres emblemes, l'espai on la gent exerceix la ciutadania. Ara bé, hem canviat gairebé tota la ciutat, però vés per on hi ha una magnífica gran avinguda al centre de la ciutat que, en trenta anys, no hem tocat. Ara tenim plans de rodalies que comencen a tirar endavant; ens estem repensant com guanyar eficiència amb la nostra xarxa d'autobusos, el transport col·lectiu de superfície; som en un moment en què ha irromput –fa sis anys era molt marginal, però ara ja no ho és- la bicicleta a la ciutat de Barcelona perquè, efectivament, ja ha deixat de ser alguna cosa marginal per passar a ser present en la mobilitat dels nostres ciutadans... En el moment en què tot això passa, és quan cal reformar la Diagonal. Aquest canvi ens permetrà, per exemple, millorar la qualitat ambiental de l'aire, les emissions que influeixen sobre l'efecte hivernacle... Necessitem, per tant, canviar una avinguda que no és bona per passejar ni per estar-s'hi. Quan això li passa a una avinguda o a un carrer, és el moment de repensar-lo i és el moment de transformar-lo. Ens trobem, doncs, en un procés de debat ciutadà important sobre la transformació d'aquesta Diagonal. La Diagonal haurà de ser causa d'alguna de les solucions que Barcelona necessita. Volem una Diagonal per on passi més gent i on sigui molt més agradable estar-s'hi. Cal que hi passi més gent, perquè si el 22@ es desenvolupa, si l'eix del Besòs de Moncada fins al Fòrum arriba a ser una nova centralitat, si hi ha la Sagrera amb més de 90 milions de passatgers, construirem una ciutat amb més mobilitat. La mobilitat té molt a veure amb el creixement i, com que estem construint una ciutat per créixer, construïm també una ciutat que tingui més mobilitat. La Diagonal ha de ser l'eix cívic, l'eix comercial, l'eix ciutadà, l'eix que potenciï tots els valors que Barcelona ha encarnat des de sempre. Aquesta transformació urbana no ve d'un caprici, sinó que és la conseqüència lògica del model de ciutat que hem construït i que volem continuar construint. Això implica moltes tesis, tesis urbanes, de qualitat de l'espai públic, tesis de mobilitat, tesis de quins sistemes de transport públic calen... Ara, per exemple, és inaccessible: una persona amb discapacitat no pot passejar-hi. Som la ciutat més accessible d'Europa, però la Diagonal no ho és. Aquest és ja un argument per canviar la Diagonal. Però és que, a més a més, ni vertebrava barris ni és el lloc de passeig i, en canvi, pot arribar a ser cridat el gran passeig de la Barcelona metropolitana. Per tant, revaloritzar el nostre centre, que és el que sempre hem fet, en aquests moments, passa per reformar la Diagonal. Per tot això, els demano que s'impliquin en aquest procés i que optin per la transformació, perquè així estarem a l'altura de l'ambició, dels objectius, que Barcelona s'ha marcat de cara a la propera dècada.

Debat

Sr. Josep Oliva (Urbanista): *–Estic molt d'acord amb les idees de caire general que ha manifestat i amb els objectius que ha proposat. Ara bé, no hi estic amb altres qüestions quan anem al detall i com a urbanista: una visió global de l'urbanisme inclou les infraestructures, l'economia i, evidentment, la política. En el tema de les grans infraestructures, crec que, a Barcelona, hi ha dues coses importantíssimes per a l'economia de la ciutat. Aquests dos grans temes són l'Eix mediterrani, que també serà europeu, d'una banda; i l'aeroport, de l'altra. De l'un se n'ha parlat, sobre l'altre, hi ha hagut una mena de silenci i, en canvi, és molt important. No tenim un bon aeroport, tenim l'eina, però no tenim la gestió. Xoquem amb Aena i amb el Ministerio de Fomento i aquest és un problema que no s'ha resolt. Quant a la Diagonal, estic absolutament d'acord en què s'ha de modificar, ara bé, no m'agrada cap de les dues opcions que es plantegen. Crec que anem massa ràpid en aquesta qüestió. Hi ha les dues opcions municipals, una tercera de la Promoció del Transport públic i n'hi ha una de quarta que han presentat els Amics de la Ciutat, entitat de la qual en sóc vicepresident. Crec que ens ho hem de pensar amb més calma i no córrer tant, perquè els objectius els compartim, però no la manera de portar-los a terme. I, per últim, vull fer esment de la Plaça de les Glòries. S'ha dit que les infraestructures han d'estar al servei de la ciutat. No obstant això, a la Plaça de les Glòries, es falla estrepitosament en aquest propòsit: és un node i serà cada vegada més un node de comunicacions, però el Pla municipal hi nega la ciutat i hi nega els valors urbans. Els Amics de la Ciutat hem presentat una proposta concreta alternativa completament diferent a la de l'Ajuntament, i vull que això consti aquí.*

Sr. Jordi Hereu: –Li agraeixo la intervenció i les propostes que fa i, per tant, la implicació que suposa fer propostes per a la ciutat. Això no comporta que coincidim i entendrà que, com a govern, creiem en allò que nosaltres presentem. Sobre l'aeroport, dir-li que nosaltres hem fet un gran pas que és tenir una magnífica nova terminal. L'aeroport havia quedat petit. Ara, a l'aeroport, hi tenim una terminal nova i l'objectiu ara és omplir-la de contingut. Anirà bé que, en els òrgans de gestió, hi hagin més veus, que hi sigui les veus de la ciutat, de l'Àrea metropolitana, del govern de Catalunya i també del sector privat i de l'Estat. Així doncs, calen més veus en l'òrgan més estratègic per acordar els Plans Directors de l'aeroport, més capacitat per competir els uns amb els altres, més autonomia i que hi siguin presents totes les forces vives. La ciutat hi serà representada gràcies a la Carta Municipal. Nosaltres volem ser-hi per sumar i aportar com ara ja fem. Del que es tracta és de tenir més connectivitat amb el món, aquest és el gran objectiu i un sistema de gestió més proper a les forces vives que ho fan possible és el que convé. Tenim, doncs, infraestructures, però aspiro a un model de gestió on puguem ser-hi més presents i que hi hagi més autonomia per poder competir sabent que això forma part d'un determinat sistema, d'una determinada xarxa. A partir d'aquí, hem d'anar al mercat i al mercat s'hi va a competir, hi ha hagut moments del debat sobre l'aeroport en què semblava que per ser *un hub* intercontinental n'hi havia prou amb publicar-ho al DOGC. I no, el *hub* cal guanyar-se'l. Calia tenir un hangar de mida gran per avions de vol intercontinental. L'hangar l'hem fet, perquè és una infraestructura imprescindible per a un aeroport que vol captar avions que vénen d'altres continents. S'han de reparar en algun lloc. L'aeroport del Prat no el tenia. Per tant, hi ha temes que depenen molt de nosaltres. Tenir un hangar depèn de nosaltres. Per últim, crec que necessitem companyies que creguin en l'aeroport de Barcelona, és a dir, companyies que no donin per bo que nosaltres hem d'estar ben connectats amb Madrid perquè allà és on s'omplen els avions intercontinentals. Aspiro a què els avions s'omplin directament a Barcelona. Per tant, com a país, hem de creure'ns-ho, hem d'apostar fort en aquest sentit i necessitem companyies que també hi creguin. Si algú creu que només amb un model de gestió ja tenim el *hub*, no és així, tot i que necessitem el model de gestió per poder competir. Ho necessitem tot, necessitem terminals, infraestructures, necessitem un model de gestió i necessitem companyies que tinguin la següent definició estratègica: "creixerà a partir de Barcelona". Per això, estic disposat a ajudar qualsevol companyia que vulgui créixer a partir de Barcelona. De moment, ja n'hi ha una. Hi ha gent d'aquí que ha fet passos en aquest sentit. No ha estat fàcil, arriscar sempre costa. Si volem ser motor econòmic, hem de tenir l'aeroport que ens connecti amb el món. Quant a la Diagonal, la Promoció del Transport públic és una de les plataformes que dona suport de manera més evident a les dues opcions de transformació. Qui s'oposa a les dues opcions de transformació, a excepció de vostè, no proposa cap alternativa, perquè no és tan fàcil. Una cosa és dir que alguna cosa no agrada i l'altra és proposar una alternativa. A la Diagonal, hi conflueixen molts factors. He parlat amb gent de la bicicleta. Aquests veuen la Diagonal entorn d'una bicicleta. N'hi ha que la veuen des de la perspectiva del tramvia, n'hi ha que la veuen entorn de la seva furgoneta de càrrega, com un lloc de passeig, de taxi... És a dir, tots en tenim visions legítimes i parcials. La ciutat, de fet, és això i això és el que és bonic d'una ciutat. Ara bé, a alguns, ens toca fer una proposta integral a partir d'això. A l'hora d'elaborar propostes, no hi ha res obvi. Una proposta que va a favor de l'interès d'uns va en contra de l'interès dels altres. La ciutat i l'espai urbà es construeix a partir del pacte entre tots i, per tant, les propostes són el fruit de moltes variables diferents que incideixen en un sol espai. Afirmo, doncs, que l'A i la B són les propostes de transformació i les que animo a escollir. Són prou diferents i respecten, alhora, principis fonamentals. A les dues, hi passarà més gent i generen espai públic de qualitat on es pot exercir la ciutadania, és a dir, passejar, comprar... Això és la vida urbana i el que, al meu parer, és fonamental. Tot queda supeditat a generar espai públic de qualitat i que serveixi per a les funcions bàsiques: la Diagonal ha de ser un carrer per on passar i per estar-s'hi. Respecto totes les opcions, però no hi estic d'acord. La ciutadania es decantarà per alguna de les opcions que han fet urbanistes després d'haver escoltat les aportacions de milers de ciutadans. I pel que fa a la Plaça de les Glòries, allà no ens n'hem sortit en 150 anys. Havia de ser un espai que fos el centre, però ha quedat indefinit. Ara ens trobem en el moment en què podem trobar-hi una solució i convertir-lo en un espai molt més urbà. Novament, farem possible la mobilitat –gran eix intercanviador de la ciutat– amb la vida quotidiana de qualitat dels barris de l'entorn. Tindrem, doncs, una plaça amb equipaments importants de barri i de ciutat i amb una gran àrea verda central. La ciutat de Barcelona és molt densa i si podem guanyar una àrea verda potent, cal aprofitar-ho. És una opció que em sembla legítima i que defenso. Valoro, això sí, les propostes que facin totes les entitats. Ara bé, cal dir que la transformació de la Plaça de les Glòries compta amb un consens polític ampli i això és molt valuós.

Sr. Pablo Rodríguez-Marín (President del grup Excover): –*Voldria fer una petició arrel d'un comentari que ha fet a la presentació i és un comentari que, aquests dies, es planteja sovint: el de la col·laboració público-privada per pagar les factures de la crisi. Quan es parla d'aquesta col·laboració a l'administració espanyola, es parla de concessions, però no es parla d'aval, ni de societats d'economia mixta, ni de préstecs participatius a l'administració. Ara bé, vull recordar que aquest negoci té dues potes només: la garantia patrimonial de l'administració i la bondat del propi negoci. Vivim en un Estat en què les taxes internes de rendibilitat dels diferents projectes en licitació se situen entorn del 6-7%. A qualsevol país d'Europa o d'Estats Units, no baixen del 12-15%. Per tant, vendre la bondat d'un negoci al sistema financer costa. L'altra pota és la de la garantia patrimonial de l'administració. És cert que hem de pagar les factures de la crisi, però també ho és que ens trobem amb un dèficit públic del 12% que obliga a endeutar-se i aquest, en 2 anys, s'ha doblat i ara és del 60% del PIB; tot això provoca risc i a l'hora de trobar finançament també costa perquè no hi ha una garantia patrimonial sòlida. És cert que hi ha països*

de la UE que tenen un endeutament més elevat, del 90%. Ara bé, quan la UE ens avisa, és a causa del ràpid índex de creixement de l'endeutament de l'Estat. En aquestes fórmules de col·laboració públic-privada, per tant, l'administració hauria d'entendre més aquesta situació i hauria d'implicar-se a nivell de préstecs participatius, de creació de societats mixtes... No ho hauria de deixar tot a mans del sector privat. Tal com es plantegen les coses en aquest moment, és molt difícil que es puguin dur a terme aquests projectes.

Sr. Jordi Hereu: –El que expressava és que, després d'aquest ingent esforç i sense poder preveure com aniran les coses els propers anys, em sembla que hi haurà un escenari en què haurem de tornar les finances públiques a una situació més estable. Defenso, però, la necessitat d'impulsar infraestructures perquè són un factor d'ocupació i inversió i, per això, entenc que el sector públic i el privat haurem de treballar més profundament fórmules que permetin tirar endavant projectes des de la cooperació i, si això requereix canviar alguns paràmetres tradicionals, caldrà que ho fem. L'alternativa és que les licitacions baixin. L'Ajuntament de Barcelona paga quan toca, paguem inversió al dia. Vull que en siguin conscients. El que fa és invertir més que ningú i pagar al dia. Ara bé, el 2009, vam invertir 1.028 milions i, enguany, 800. L'any passat no ens vam endeutar. Aquest any, ens endeutarem 200 milions per poder-ne invertir 800. L'any que ve no podem seguir el mateix ritme d'inversió, per fer-ho, ens haurem d'endeutar. Ens haurem d'endeutar per invertir molt. Un altre escenari podria ser el de no invertir i no endeutar-se, però això seria irresponsable. Això sí, tindriem el millor *rating* possible. Entenc, però, que un bon *rating* serveix només si es posa al servei de la realitat. Els 25.000 milions del nou PDI vindrà de l'aportació del finançament públic pressupostari, però haurem de generar escenaris de col·laboració públic-privada que ens forçaran a innovar. En tot cas, expresso la meua opinió personal: haurem d'innovar amb fórmules noves. Defenso també, per aquesta raó, polítiques fiscals serioses. M'agrada ser responsable de totes les variables. Haurem de ser més flexibles, per tant. Penso defensar les infraestructures, perquè crec en la seva importància estratègica, ara bé, tindrem un entorn de finances públiques complicades, per això, cal que entitats com el Cercle d'Infraestructures suscitin debat i aquesta és una de les invitacions que els volia fer. Si no, l'alternativa serà perdre el temps. Com a sud d'Europa, no ens ho podem permetre, perquè el centre, el nord i l'est d'Europa pesen molt a Brussel·les. No estic disposat a què siguem només el sud agradable, el lloc de vacances dels europeus, vull que siguem un motor econòmic, una ciutat per produir béns i serveis de màxima excel·lència i qualitat i això necessita infraestructures i estic disposat a què segons quins temes es tornin més flexibles. El que m'interessa són objectius finals i tota la resta són camins per arribar-hi; aquest és un missatge, de fet, molt barceloní, el que s'ha anomenat "model Barcelona".

Pregunta: –Pensant en el tema de la mobilitat i els canvis de futur que ens ha comentat, com preveu el tema de les rondes; el cinturó del Litoral i el de Dalt? La sensació que es té és que pateixen una limitació i que, en el seu moment, no es va preveure la importància que tindrien. Tenint en compte els canvis en la mobilitat i dels eixos de la ciutat, voldria conèixer la seva opinió al respecte.

Sr. Jordi Hereu: –Les rondes van ser un salt fonamental en la mobilitat de la ciutat, tot i que la tesi tradicional de l'Ajuntament era resoldre la mobilitat urbana i no tots els problemes de mobilitat industrial aeroportuària i portuària. Actualment, crec que l'hem d'ampliar des del Morrot cap al Llobregat en capacitat. Per tant, un dels projectes que hem de tirar endavant és que Port i Aeroport tinguin una connexió més especialitzada, més potent, perquè tant, en ferrocarril com des del punt de vista viari, les mercaderies surtin d'aquest gran pol logístic amb més eficàcia cap a la xarxa ferroviària i viària general. Ara bé, sóc partidari de no barrejar aquesta qüestió amb tràfics de mobilitat urbana, tot i així, demano que, en els projectes públics i privats, els desenvolupaments ferroviaris i viaris que surten del Port i l'Aeroport tirin endavant el més aviat possible. Es treballa encara amb projectes que ja vénen de lluny i seria bo que tressin endavant definitivament. Com deia, penso que cal ampliar cap al riu i en això s'està treballant des d'altres àmbits i es compta amb el suport clar del Port. De les infraestructures actuals, vull dir que una cosa són les infraestructures i l'altre el temps. No sé si a la nit podríem utilitzar les infraestructures per altres funcions. És una qüestió que té a veure amb el Port de nit, 24 hores. En hores vall, em sembla bé oferir més capacitat per a altres tipus de mobilitat; en altres hores, em sembla més complicat. Li he de dir també que ara mateix no contemplo l'ampliació de les Rondes.